KOLEJNY NR 25
DLA SPRAW LOTNICTWA CYWILNEGO.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XIX Warszawa, 10 marca 1937 r. Nr 8.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Lotnictwa Cywilnego.

OBWIESZCZENIA.

CZĘŚĆ C.

DZIAŁ LOTNICTWA CYWILNEGO.

62.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 19 lutego 1937 r. w sprawie wykonywania służby radiogoniometrycznej dla lotów w złych warunkach atmosferycznych.

§ 1. Zatwierdzam dołączone do niniejszego zarządzenia instrukcje:

a) o lotach w złych warunkach atmosferycznych (Załącznik Nr 1),

b) o służbie radiowej na goniometrach lotniskowych (Załącznik Nr 2).

§ 2. Instrukcje wspomniane wchodzą w życie z dniem ogłoszenia, w którym to dniu traci moc obowiązującą okólnik Nr L-IV/951/1/36 z dnia 22 stycznia 1936 r., wydany w tej samej sprawie.

Nr L-IV/951/50/36.

Załącznik 1.

INSTRUKCJA O LOTACH W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH.

§ 1. Zawiadamianie o złych warunkach atmosferycznych na lotnisku.

(1) Wiadomości o złych warunkach atmosferycznych w danym porcie lotniczym nadaje się w postaci skrótu „QBI", przewidzianego w międzynarodowym lotniczym kodzie radiotelegraficznym „Q". Skrót „QBI" oznacza: „Przepisy o lotach w złych warunkach atmosferycznych są w mocy".

(2) O warunkach „QBI" w danym porcie zawiadamiają radiostacje lotniskowe tego portu w czasie jak najkrótszym wszystkie statki powietrzne, zdążające do danego portu oraz wszystkie porty krajowe i zagraniczne, z których spodziewane są przyloty.

§ 2. Depesze o starcie samolotów w warunkach „QBI".

Depesze o starcie samolotów z jakiegokolwiek lotniska do lotniska, na którym zachodzą warunki, wyrażone skrótem „QBI", podają radiostacje goniometryczne lotniska odlotu w czasie jak najkrótszym, niezależnie od radiostacji portowych, bezpośrednio radiostacji goniometrycznej portu docelowego. Depesza powyższa obejmuje: w nagłówku — miejscowość i znak wywoławczy, następnie znaki rejestracyjne samolotu, „DEP" godzina, miejscowość startu, podpis przedsiębiorstwa lotniczego ze wskazaniem miejsca wysłania depeszy.

§ 3. Lot na trasie w chmurach.

(1) Wykonując lot w chmurach lub ponad zamkniętą ich warstwą, samolot zawiadamia radiostację goniometryczną lotniskową, z którą jest w stałej łączności o swoich warunkach lotu za pomocą skrótów:

1. „QBF" — „w chmurach" lub „QBG" — „ponad zamkniętą warstwą chmur",
2. „QAB" — „jestem w drodze do . . . . .", „QTI" — „mój rzeczywisty kurs jest..... stopni",
3. „QAH" — „moja wysokość jest...... mtr", wysokość powinna być podawana według wysokościomierza, ustawionego w chwili odczytywania na ciśnienie barometryczne 760 mm,
4. o ile możliwe „QTH" — „miejscowość, nad którą się znajduję",
5. „QTJ" — „moja szybkość wynosi.... km. na godz. względnie węzłów na godz.".

(2) Jeżeli samolot nie jest w stanie podać miejscowości, nad którą się znajduje, powinna to zrobić radiostacja goniometryczna lotniskowa za pomocą pomiaru „QTF".

(3) Samolot lecący w chmurach powinien niezwłocznie podawać radiostacji goniometrycznej lotniskowej wszelkie zmiany kursu i wysokości.

(4) Dane wymienione w ust. (1)—(3) oraz wszelkie ich zmiany powinien dyżurny radiotelegrafista podawać niezwłocznie do wiadomości upoważnionego przedstawiciela przedsiębiorstwa lotniczego.

(5) Gdy samolot przelatuje granice okręgu radiostacji goniometrycznej lotniskowej, z którą dotychczas pracował, stacja ta podaje wszelkie dane co do warunków lotu i położenia samolotu następnej radiostacji goniometrycznej lotniskowej, do której samolot dolatuje i z którą następnie samolot nawiązuje łączność, celem opiekowania się jego dalszym lotem.

§ 4. Niebezpieczeństwo zderzenia.

(1) Wrazie możliwości zderzenia samolotów, znajdujących się w powietrzu, radiostacja goniometryczna lotniskowa, w porozumieniu z przedstawicielem przedsiębiorstwa lotniczego, zawiadamia o tym samoloty zdążające do lotniska, podając każdemu z nich dane o pozostałych samolotach, a mianowicie: o miejscowości nad którą się znajdują — „QTH", względnie którą minęły lub do której dolatują, o kierunku lotu — „QTI" lub „QAB" i o wysokości „QAH". Samoloty uzgadniają bezpośrednio między sobą wysokość konieczną do bezpiecznego mijania się. O ile sytuacja tego wymaga przedstawiciel przedsiębiorstwa lotniczego udziela samolotom dalszych dyspozycyj za pośrednictwem stacji goniometrycznej.

(2) Samolot, który otrzyma zawiadomienie „QAI", tj., że nie ma żadnego samolotu sygnalizowanego w sąsiedztwie, może nie podawać komunikatów według § 3.

§ 5. Zbliżenie się do lotnisk w złych warunkach atmosferycznych.

(1) W złych warunkach atmosferycznych żaden samolot nie może wejść bez pozwolenia w rejon przylotniskowy (promień 30 km). Samolot zamierzający wejść w ten rejon powinien poprosić o pozwolenie zapomocą skrótu „QGL?", który oznacza: „czy mogę wejść w rejon przylotniskowy?"; zezwolenie nadaje się samolotom za pomocą tego samego skrótu. Ewentualny zakaz wyraża się skrótem „QGM", który oznacza: „nie możecie wejść w rejon przylotniskowy".

(2) Samolot, który po otrzymaniu zezwolenia wejścia w rejon przylotniskowy, zamierza lądować, zapytuje przy pomocy skrótu „QGN?" — „czy mogę lądować w.....?" i otrzymuje zezwolenie przy pomocy tego samego skrótu „QGN" — „możecie lądować w.....". Odmowa lądowania jest podawana przy pomocy skrótu „QGO" — „nie wolno wam lądować w.....". Gdy samolot nie może lądować w jakichkolwiek powodów w porcie docelowym, otrzymuje polecenie lądowania na innym lotnisku, wyrażone

skrótem „QGO", łącznie ze skrótem „QAB", który w danym przypadku oznacza: „weźcie kurs do.....".

(3) Gdy radiostacja goniometryczna lotniskowa jest przeciążona sprowadzaniem samolotów, poleca ona samolotowi zmniejszyć szybkość, lub zmienić kurs, określając to skrótem „QAG" — „lećcie tak, żeby o godz...... przybyć do miejscowości.....".

§ 6. Loty w chmurach lub ponad nimi, w pobliżu lotniska.

Podczas lotów w chmurach lub ponad nimi w promieniu około 30 kilometrów od lotniska, przedstawiciel przedsiębiorstwa lotniczego podaje za pośrednictwem radiostacji goniometrycznej lotniskowej poszczególnym samolotom dyspozycje co do utrzymania kierunku i wysokości lotu. W takich sytuacjach dopuszczalne są zmiany kierunku i wysokości lotu jedynie z bardzo ważnych przyczyn i samolot powinien o nich niezwłocznie zawiadomić radiostację goniometryczną lotniskową.

§ 7. Jednoczesne lądowanie przy złych warunkach atmosferycznych.

(1) Gdy przy złych warunkach atmosferycznych zamierza lądować kilka samolotów mniej więcej jednocześnie, wówczas przedstawiciel przedsiębiorstwa lotniczego wyznacza za pośrednictwem radiostacji goniometrycznej lotniskowej porządek ich lądowania, według następującej kolejności:

1) Pierwszeństwo mają:

a) wszystkie bez wyjątku samoloty, których dalszy bezpieczny lot zagrożony jest ze względu na uszkodzenie lub brak materiałów pędnych,

b) samoloty rządowe lub wykonujące loty specjalne, bardzo ważne.

2) Przy ustalaniu porządku lądowania dalszych samolotów bierze się pod uwagę:

a) samoloty mające połączenia rozkładowe z lotami do innych lotnisk oraz samoloty dokonywujące lotów aerologicznych,

b) samoloty jednosilnikowe,

c) samoloty dwusilnikowe,

d) samoloty wielosilnikowe.

(2) Porządek lądowania podaje się przy pomocy skrótu „QGP", który oznacza—„jesteście w..... kolejności do lądowania". W warunkach nadzwyczajnych ustalona kolejność lądowania może być odpowiednio zmieniona, o czym się powiadamia samoloty.

(3) Samoloty, których kolejność lądowania wypada na końcu otrzymują od przedstawiciela przedsiębiorstwa lotniczego dyspozycje odnośnie utrzymania oznaczonego kursu i wysokości, wyrażone następującymi skrótami:

„QBG" — „lećcie" ponad chmurami",

„QGQ" — „czekajcie na dyspozycje i pozostańcie na wysokości ..... w okolicy ...",

„QGK" — „lećcie tak, ażeby rzeczywisty wasz kierunek w stopniach ..... w stosunku do nas, lub w stosunku do ..... (miejsce) pozostał bez zmiany i zachowujcie wysokość .... mtr".

(4) W przypadku gdy samolot wejdzie w rejon przylotniskowy bez zameldowania się, przedstawiciel przedsiębiorstwa lotniczego może go wezwać do opuszczenia rejonu przy pomocy skrótu „QGM", który w danym przypadku oznacza „oddalcie się z rejonu przylotniczego". Samolot nawiązuje wówczas łączność z radiostacją goniometryczną lotniskową, od której otrzymuje dalsze dyspozycje.

§ 8. Lądowanie przy niskim pułapie chmur.

(1) Gdy wysokość dolnej warstwy chmur pozwala na bezpieczne przebijanie chmur, to samoloty dopuszczone do wejścia w rejon przylotniskowy, mogą być doprowadzone pomiarami goniometrycznymi do samego lotniska i wówczas muszą się zwrócić do radiostacji goniometrycznej lotniskowej z zapytaniem: „QGH?", które oznacza: „czy istnieje możliwość lądowania za pomocą przebijania chmur?" Zależnie od warunków stacja odpowiada: „QGH" — „istnieje możliwość lądowania za pomocą przebijania chmur" lub „QGI" — „nie ma możliwości lądowania za pomocą przebijania chmur".

(2) Gdy samolot zostanie sprowadzony nad lotnisko lub bezpośrednio blisko do lotniska, dostaje wówczas przy sprzyjających warunkach wezwanie „QFH", co oznacza — „przebijajcie chmury"; bez wezwania „QFH" przebijanie chmur jest wzbronione.

(3) Po uzyskaniu poziomu dobrej widoczności samolot powinien natychmiast zawiadomić o tym radiostację goniometryczną lotniskową skrótem „QBH", co oznacza „lecę pod chmurami".

§ 9. Sprowadzanie samolotów na lotniska systemem „ZZ".

(1) System „ZZ" sprowadzania samolotów stosuje się w razie złych warunków atmosferycznych na lotnisku docelowym.

(2) System „ZZ" powinien być stosowany do sprowadzania samolotów nad goniometr lub lotnisko celem umożliwienia wykonania nalotu według wyznaczonych z góry kierunków w ściśle oznaczonym czasie i kolejności, już wówczas gdy dolna warstwa chmur zakrywa częściowo przeszkody na lotnisku i w pobliżu lotniska.

(3) Na lotniskach o odpowiednio dużej powierzchni, równym terenie i dobrych podejściach można stosować „ZZ", jeszcze przy odległości widzenia 500 mtr. i podstawie chmur 30 mtr. Powyższe nie wyklucza stosowania systemu „ZZ" przy gorszych jeszcze warunkach atmosferycznych, gdy chodzi o samoloty, którym ograniczony zapas paliwa, defekt, zbliżająca się noc itp. nie pozwalają na przelecenie do innego lotniska.

(4) Gdy samoloty, nadlatujące do lotniska otrzymają informacje, które pozwalają wnioskować, że może się okazać potrzeba lądowania według systemu „ZZ", to używa się następujących skrótów:

„QGX?"—„czy istnieje możliwość lądowania według systemu „ZZ".

„QGX" — „istnieje możliwość lądowania według systemu „ZZ".

„QGY" — „nie ma możliwości lądowania według systemu „ZZ".

(5) Postępowanie przy stosowaniu systemu „ZZ" jest następujące:

1. Przewidując sprowadzanie samolotu systemem „ZZ" należy podać załodze samolotu, przynajmniej na 10—15 minut przed lądowaniem depeszę, w której wyszczególnia się:

a) zawiadomienie o postanowieniu sprowadzania na „ZZ",
b) kierunek nalotu „ZZ",
c) ciśnienie barometryczne.

Przykład: „ZZ, QDM 330, QFE 748,5".

Decyzję sprowadzenia samolotu systemem „ZZ" oraz tekst depeszy podaje przedstawiciel przedsiębiorstwa lotniczego. Zawiadomienie o „ZZ" należy dołączyć do ostatniego meteo. Gdyby jednak decyzja o sprowadzaniu na „ZZ" zapadła po nadaniu ostatniego meteo, — trzeba prócz zawiadomienia o „ZZ" podać dodatkowo wysokość chmur, odległość widzenia, siłę i kierunek wiatru.

2. Przy sprowadzaniu samolotów na lotnisko systemem „ZZ" używa się następujących skrótów radiotelegraficznych:

a) „QDM" — (w „ZZ" określa się jako nalot) — „pomiar magnetyczny w kierunku na goniometr" (QDM = pomiarowi geograficznemu QUJ ± deklinacja miejscowa),
b) „QDR" — (w „ZZ" określa się jako odlot)— „pomiar magnetyczny w kierunku od goniometru" (QDR = pomiarowi geograficznemu QTE ± deklinacja miejscowa),
c) „QFG" — „samolot znajduje się nad goniometrem (lotniskiem)",
d) „Kurve" — wiraż między odlotem a nalotem,
e) „MSE" — litera M oznacza, że słychać pracę silnika względnie silników, a litery SE oznaczają kierunek z którego słychać samolot, np. MS, MSW, ME, MNE.
f) „ZZ" — zamknięcie gazu i lądowanie,
g) „JJ" — „dodać gazu (czekać na dalsze dyspozycje)".

Celem uniknięcia omyłek przy odbieraniu sygnałów „ZZ" i „„JJ" podaje się między jednym a drugim „J" ostatnią literę znaku wywoławczego radiostacji danego lotniska na fali goniometrycznej, naprzykład dla Warszawy — ZMZ, JMJ.

3. Przed rozpoczęciem właściwego „ZZ" samolot sprowadza się z trasy nad lotnisko za pomocą pomiarów „QDM" lub „QDR". Znalazłszy się nad goniometrem (lotniskiem) załoga oznacza czas, potrzebny do wykonania „ZZ".

4. W chwili kiedy przedstawiciel przedsiębiorstwa lotniczego słyszy samolot przelatujący nad goniometrem (lotniskiem), podaje sygnał „QFG".

5. Od chwili otrzymania sygnału „QFG" zaczyna się odlot, kierunek którego różni się o $\pm 8^0$ (potrzebne dla wykonania wirażu między odlotem a nalotem) od stałej linii nalotów, np. otrzymane w depeszy „QDM 330^0" oznacza, że kierunek stałej linii nalotów wynosi 330^0 z jednej a 150^0 z drugiej strony, licząc od goniometru, a kierunek odlotu ($\pm 8^0$) wynosi 142^0 lub 158^0.

W czasie odlotu samolot otrzymuje szereg pomiarów goniometrycznych „QDR".

Całkowity czas odlotu wynosi podczas ciszy 7 minut. Przy wietrze oblicza się czas odlotu w ten sposób, by nalot trwał zawsze 7 minut, obliczenie to wynika z formuły:

$$\text{czas odlotu} = \frac{(\text{szybkość własna samolotu} \mp \text{szybkość wiatru}) \times (\text{stały czas nalotu})}{(\text{szybkość własna samolotu} \pm \text{szybkość wiatru})}$$

W liczniku ułamka wstawia się zawsze **warunki nalotu,** a w mianowniku warunki **odlotu.**

Przykład: QDM 330^0, wiatr 320^0 20 km/godz. szybkość własna samolotu 200 km/godz.

$$\text{czas odlotu} = \frac{(200 - 20).7}{(200 + 20)} = \text{około 5,7 minut}$$

6. Po upływie obliczonego uprzednio czasu należy wykonać wiraż, jako przejście z odlotu na nalot. O wirażu tym trwającym około 2 minut, podaje się z samolotu sygnał „Kurve".

7. Po wykonaniu wirażu rozpoczyna się właściwy nalot, którego kierunek otrzymano w depeszy, zawiadamiającej o sprowadzeniu na „ZZ". Szereg pomiarów „QDM" koryguje ten kierunek. Celem skrócenia czasu trwania poszczególnych pomiarów, wskazanym jest nadawanie z samolotu swego sygnału wywoławczego i sygnału pomiarowego, trwającego około 20 sek. oraz potwierdzenia odbioru pomiaru tylko przy pierwszym pomiarze. Przy dalszych pomiarach samolot podaje jedynie swój znak wywoławczy i sygnał pomiarowy. Celem umożliwienia wykonania dokładnych pomiarów wskazanym jest możliwe ograniczenie się w ilości pomiarów żądanych. Na trasie nalotu po sygnale „Kurve" powinien być wykonany wiraż.

8. W chwili kiedy przedstawiciel przedsiębiorstwa lotniczego usłyszy wyraźnie pracę silnika (ów) samolotu podaje załodze skrót „M" z dodaniem oznaczenia kierunku, z którego słyszy nadlatujący samolot.

Naprzykład: Przy QDM 330^0 — sygnał MSE oznacza prawidłowy kierunek samolotu.

9. W chwili kiedy przedstawiciel przedsiębiorstwa lotniczego ma absolutną pewność, że przelatujący nad nim samolot leci w dobrym kierunku do lotniska, podaje załodze sygnał „ZZ".

10. Jeżeli samolot nie leci we właściwym kierunku, do lotniska, przedstawiciel przedsiębiorstwa lotniczego podaje mu sygnał „JJ", ewentualnie dalsze dyspozycje.

11. Jako wysokości zasadnicze przy wykonywaniu „ZZ" przyjmuje się:

dla QFG	400—500 mtr.
„ wirażu	300 „
„ M/z kierun.	200 „
„ „ZZ"	80—100 „

Wszelkie zmiany wysokości lotu podczas wykonywania „ZZ" muszą być podane przez samolot radiostacji goniometrycznej lotniskowej.

12. Celem umożliwienia przedstawicielowi przedsiębiorstwa lotniczego wyraźnego i prawidłowego nasłuchu, sprowadzonego samolotu powinien być nadany sygnał ciszy, nakazujący natychmiastowe wyłączenie silników samolotowych i samochodowych, mogących swoją pracą wprowadzić w błąd nasłuchujących.

13. Celem lepszego usłyszenia silników samolotu, wykonywującego nalot „ZZ" należy je rozstroić.

14. Podczas nadlatywania nad goniometr do chwili otrzymania sygnału „QFG" (pkt. 5), tj. do momentu oznaczania czasu odlotu załoga samolotu może żądać pomiarów zarówno „QDM" jak i „QDR", zależnie od potrzeby. Celem uniknięcia ewentualnych nieporozumień podkreśla się, iż załoga samolotu decyduje zawsze o rodzaju potrzebnych pomiarów i przyziemie, nie znając zamierzonego manewru, powinno stosować się do życzeń załogi.

Załącznik Nr 2.

INSTRUKCJA

O SŁUŻBIE RADIOWEJ NA GONIOMETRACH LOTNISKOWYCH.

§ 1. Korespondencja radiostacyj goniometrycznych ze statkami powietrznymi.

(1) Radiooperatorzy radiostacyj goniometrycznych lotniskowych prowadzą korespondencję ze statkami powietrznymi w zasadzie tylko na żądanie dowódców statków powietrznych oraz upoważnionych przedstawicieli przedsiębiorstw lotniczych.

(2) Przedstawiciel przedsiębiorstwa lotniczego może prowadzić korespondencję ze statkami swojego przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw przez nie reprezentowanych.

(3) W tym ostatnim przypadku przedsiębiorstwo reprezentujące winno posiadać specjalne upoważnienie wydane przez przedsiębiorstwo reprezentowane do prowadzenia korespondencji w złych warunkach atmosferycznych, w szczególności zaś stosowania systemu „ZZ".

(4) Jeżeli przedstawiciel przedsiębiorstwa lotniczego nie jest obecny na radiostacji goniometrycznej lotniskowej, korespondencję prowadzi radiostacja goniometryczna lotniskowa według obowiązujących normalnie regulaminów i programów.

(5) Zawiadowcy portów lotniczych podają do wiadomości radiooperatorów goniometrycznych nazwiska przedstawicieli przedsiębiorstw lotniczych, upoważnionych do korespondencji ze statkami powietrznymi.

(6) Statki powietrzne, z którymi ma korespondować radiostacja goniometryczna lotniskowa podczas złych warunków atmosferycznych, wskazuje przedstawiciel przedsiębiorstwa lotniczego.

§ 2. Łączność między statkami powietrznymi i stacjami radiogoniometrycznymi lotniskowymi.

(1) Dla zapewnienia załogom statków powietrznych możności porozumienia się z radiostacjami goniometrycznymi lotniskowymi, radiostacje te winny być w stanie stałego nasłuchu na przepisanych falach.

(2) W zasadzie łączność nawiązuje radiostacja pokładowa na statku powietrznym z radiostacją lądową. Wywoływać w tym celu radiostację lądową może radiostacja ruchoma dopiero po wejściu w okręg stacji lądowej. W razie gdy radiostacja danego okręgu nie odpowiada, samolot może wezwać każdą inną radiostację jakiegokolwiek okręgu.

(3) Radiostacje goniometryczne lotniskowe w razie przeszkód ze strony innych stacyj, korespondujących na tej samej fali, powinny postarać się o usunięcie tych przeszkód przez porozumienie się bezpośrednie ze stacjami przeszkadzającymi.

(4) Gdy radiostacja goniometryczna lotniskowa jest wywoływana prawie jednocześnie przez kilka radiostacyj lotniczych (statków powietrznych), to przedstawiciel przedsiębiorstwa lotniczego decyduje o kolejności, w jakiej te radiostacje mają załatwiać swoją korespondencję.

(5) Statek powietrzny, potrzebujący dla jakichkolwiek przyczyn natychmiastowej łączności z radiostacjami goniometrycznymi lotniskowymi używa, na własną odpowiedzialność, skrótu „QBK", nadanego po własnym znaku wywoławczym.

(6) Dla statków, wywołujących według skrótu „QBK", radiostacje goniometryczne lotniskowe, łącznie z biurami operacyjnymi portów mają obowiązek oddać w zupełności swoje usługi, jako najbardziej potrzebującym łączności, przerywając wykonanie swego normalnego programu pracy.

§ 3. O pomiarach radiogoniometrycznych.

(1) Wszelki pomiar kierunku winien w zasadzie składać się z dwóch manipulacyj: normalnego pomiaru, jako pierwszej manipulacji i sprawdzenia pierwszego pomiaru na „zwrot", jako drugiej manipulacji; radiooperator dopiero po sprawdzeniu pomiaru na „zwrot" może podać statkowi powietrznemu odnośny kierunek. Przy takiej zasadniczej metodzie pomiaru błędy

o 180° będą w każdym wypadku błędami radiooperatorów.

(2) Radiooperatorzy stacyj prowadzących przy określaniu t.zw. „QTF" winni z zasady przede wszystkim znać w danym momencie „QTE" statku prowadzonego; o ile tak nie jest należy zrobić odpowiedni pomiar „QTE" i dopiero po tym wzywać pomocniczą radiostację goniometryczną loiniskową, odpowiednią do danego „QTE", dla wykonania „QTF". Polecenie powyższe ma na celu zapobieżenie błędom mogącym powstać przez to, że radiooperatorzy radiostacyj goniometrycznych lotniskowych zwykli do pomiarów „QTF" na danej trasie używać stale jednej i tej samej pomocniczej radiostacji goniometrycznej lotniskowej, którą wzywają do pomiaru przed wykonaniem „QTE" i która może okazać się zupełnie nieodpowiednią, o ile samolot dla tych czy innych względów zeszedł z właściwego kierunku.

(3) Jeżeli radiooperator musi określić czy zaobserwowany w nasłuchu statek powietrzny zbliża się lub oddala od lotniska, może to wykonać tylko przy pomocy dwóch pomiarów „QTF".

(4) Jeżeli statek powietrzny posiada dwie anteny, radiooperator goniometru lotniskowego może dysponować, przy przybliżaniu się statku powietrznego do portu lotniczego, użycie tej lub innej anteny, po porozumieniu się z załogą; z zasady przy podejściu do goniometru lotniskowego używa się anteny o mniejszym promieniowaniu.

(5) Radiooperator podaje przedstawicielowi przedsiębiorstwa lotniczego moment braku zaniku przy pomiarach danego statku powietrznego. Moment ten jest bardzo ważny ze względu na kontrolę momentu „ZZ"; w ostateczności może nawet służyć jako obserwacja przejścia statku powietrznego przez zenit goniometru lotniskowego.

63.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 lutego 1937 r. Nr 46 w sprawie zmiany lotek w szybowcach typu „Sroka".

Opierając się na orzeczeniu Instytutu Technicznego Lotnictwa L. dz. 770-36/SaB/1136 z dnia 23.I. 1937 r. Ministerstwo Komunikacji zarządza:

1. zastąpienie we wszystkich istniejących szybowcach typu „Sroka" lotek oporowych typu Frise, lotkami zwykłymi, wykonanymi zgodnie z projektem Warsztatów Szybowcowych w Warszawie, zatwierdzonym przez Instytut Techniczny Lotnictwa.
2. Stosowanie w nowo budowanych szybowcach typu „Sroka" lotek zwykłych.

Szybowce typu „Sroka" nie przerobione po myśli pktu 1 tracą prawo wykonywania jakichkolwiek lotów aż do chwili uskutecznienia przeróbki co winna Kontrola Cywilnych Statków Powietrznych odnotować w kartach kontrolnych tych szybowców.

Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, równocześnie odwołuje się okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 5.VI. 1936 r. Nr L. III/571/55/36.

Nr L-III/564/4/37.

64.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 lutego 1937 r. Nr 47 w sprawie przekazania ochrony i opieki przeciwpożarowej w portach lotniczych Ministerstwa Komunikacji komendantom ośrodków p. w. lotniczego.

(1) Zgodnie z decyzją Ministra Komunikacji z dn. 4.II. 1937 r. zarządza się:

a) zlecenie ochrony i opieki przeciwpożarowej w portach lotniczych Min. Kom. w Gdyni, Krakowie, Lwowie, Poznaniu i Wilnie komendantom ośrodków P. W. Lotn.,

b) zmianę dotychczas obowiązujących warunków korzystania przez P. L. L. „Lot" z urządzeń i zabudowań Ministerstwa Komunikacji w portach lotniczych.

(2) Zmiana wspomniana pod lit. b) ustępu poprzedniego dotyczy postanowień art. 4 części 4-ej warunków w brzmieniu zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z dn. 6.III. 1935 r. Nr L-IV/945/5/35, które to postanowienia zastępuje się postanowieniami następującymi:

„Polskie Linie Lotnicze „Lot" przeprowadzają bezpośredni nadzór, utrzymanie i konserwację sprzętu przeciwpożarowego, dokonywują — w razie potrzeby i w miarę zużycia — wymiany sprzętu przeciwpożarowego przekazanego im przez Ministerstwo Komunikacji, oraz utrzymują stałą organizację przeciwpożarową na terenie całego portu lotniczego użytkowanego przez Polskie Linie Lotnicze „Lot" na Okęciu. Dostawę nowych urządzeń przeciwpożarowych uskutecznia Ministerstwo Komunikacji na swój rachunek.

Sprzęt przeciwpożarowy nabywany przez Polskie Linie Lotnicze „Lot" w wykonaniu obowiązku uzupełnienia przechodzi na własność Skarbu Państwa z chwilą zainstalowania go na obszarze portu lotniczego. W zakres ochrony przeciwpożarowej wykonywanej przez Polskie Linie Lotnicze „Lot" wchodzą wszystkie budowle i urządzenia, znajdujące się na terenie portu lotniczego na Okęciu, użytkowane i nieużytkowane przez Polskie Linie Lotnicze „Lot".

W ogólnych sprawach przeciwpożarowych Polskie Linie Lotnicze „Lot" stosują się do zarządzeń Ministerstwa Komunikacji, a w sprawach dotyczących ochrony przeciwpożarowej budowli i urządzeń całego lotniska na Okęciu do zarządzeń miejscowych Lotniczych Władz

Wojskowych, które mają zwierzchni nadzór nad ochroną przeciwpożarową całego lotniska.

W portach prowincjonalnych powyższe obowiązki odnośnie ochrony i opieki przeciwpożarowej sprawują Komendanci Ośrodków Przysposobienia Wojskowego Lotniczego".

(3) W związku z powyższym Ministerstwo Komunikacji poleca protokolarnie przekazać do dnia 15 marca 1937 r. Komendantom Ośrodków P. W. Lotn. a Komendantom Ośrodków P. W. Lotn. przyjąć sprzęt przeciwpożarowy, znajdujący się w portach lotniczych Min. Kom. Przekazany sprzęt winien być w dobrym stanie, a wszystkie usterki i braki jakieby w czasie oddawania go Komendantom Ośrodków P. W. Lotn. zostały ujawnione powinny być przez P. L. L. „Lot" usunięte w oznaczonym w protokole terminie.

(4) Przekazanie Komendantom Ośrodków P. W Lotn. sprzętu przeciwpożarowego w portach lotniczych, leżących przy wspólnych z wojskiem lotniskach powinno nastąpić w obecności przedstawicieli odnośnych pułków lotniczych a ponadto we wszystkich portach przy udziale i pomocy (gdy chodzi o ilość inwentarza) delegata odnośnej Dyrekcji O. K. P. i zawiadowcy portu.

(5) Odpis protokołu przekazania sprzętu należy przesłać Ministerstwu Komunikacji.

(6) Schemat stałej organizacji przeciwpożarowej oraz projekt postanowień specjalnych bezpieczeństwa pożarowego i postępowania w razie pożaru w porcie lotniczym dostosowany do miejscowych warunków w poszczególnych portach lotniczych przedstawią Komendanci Ośrodków P. W. Lotn. Ministerstwu Komunikacji do dnia 31.III. 1937.

Nr L-IV/945/3/37.

OBWIESZCZENIA.

Obwieszczenie o przystąpieniu Republiki Peru do Konwencji urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 r.

Na skutek komunikatu Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej (C. I. N. A.) podaje się do wiadomości, że rząd Republiki Peru złożył rządowi Francji dokumenty ratyfikujące Konwencję urządzającą żeglugę powietrzną, podpisaną w Paryżu dnia 13 października 1919 r. (Dz. U. R. P. z 1919 r. Nr 6, poz. 54, w brzmieniu uzupełnionym w Dz. U. R. P. z 1931 r. Nr 108, poz. 837).

Zgodnie z postanowieniem art. 43 wspomnianej konwencji, wchodzi ona w życie pomiędzy Peru a państwami należącymi do niej po upływie 40 dni od daty złożenia ratyfikacji, tj. dn. 17 lutego 1937 r.

Od tej daty Peru należy do liczby państw, posiadających unormowane umownie stosunki lotnicze z Polską, w związku z czym należy odpowiednio uzupełnić część I wykazu tych państw, stanowiącego załącznik do okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 grudnia 1936 r. Nr 4/1937 (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. Nr 2, poz. 5).

Nr L. II/231/2/37.

Komunikat dla lotników polskich, udających się drogą powietrzną do państw obcych.

(Skróty wydawnictw urzędowych zagranicznych skąd zostały zaczerpnięte informacje oznaczają:

a) B. d. R. — Bulletin de Renseignements de la C. I. N. A.,

b) N. f. L. — Nachrichten für Luftfahrer).

1. **Informacje ogólne.**

— Międzynarodowy wykaz lotnisk celnych (N. f. L. 1/37).

2. **Albania.**

— Strefy zakazane (B. d. R. 759/37).

— Przeszkody na lotnisku w Tirana (B. d. R. 760/37).

3. **Algier.**

— Opis lotniska Relizane (Oran) (B. d. R. 763/37).

4. **Anglia.**

— Warunki sprowadzania samolotów do lotnisk za pomocą fal ultra-krótkich (B. d. R. 757/36 i N. f. L. 3/37).

— Zachowanie ostrożności przy lotach statków powietrznych posiadających podwójne sterowanie (B. d. R. 757/36).

— Międzykontynentalne i europejskie zbiorowe komunikaty meteorologiczne (B. d. R. 759 37, 761/37 i N. f. L. 45/36).

— Układ z Holandią w sprawie wzajemnego zwolnienia od pewnych podatków od uprawiania przewozu lotniczego (B. d. R. 760/37).

— Spis przepisów obowiązujących lotników w Anglii (B. d. R. 762/37).

— Nowe lotnisko Gloucester - Cheltenham (B. d. R. 762/37).

— Ogłaszanie zawiadomień o lotach nocnych bez ogni nawigacyjnych (B. d. R. 763/37).

— Uzupełnienie przepisów o żegludze powietrznej (B. d. R. 764/37).

— Zamknięcie lądowiska Cirencester (B. d. R. 764/37).

— Przepisy o prowadzeniu samolotów w czasie złych warunków atmosferycznych, nowe radiostacje (N. f. L. 51-52/36).

5. **Argentyna.**

— Przepisy o lotach nad osiedlami (B. d. R. 759/37).

6. **Austria.**

— Strefy zakazane dla żeglugi powietrznej (B.d. R. 759/37).

— Zmiany przepisów o żegludze powietrznej — wykonywanie lotów ślepych (N. f. L. 51-52/36).

— Miejsca przelotu granicy austriacko-italskiej (N. f. L. 3/37).

7. **Belgia.**

— Strefa zakazana, Forêt Houthuls (B. d. R. 757/36).

— Warunki lądowania nocnego na lotnisku w Brukseli (B. d. R. 757/36).

— Opis i charakterystyka radiolatarni na lotnisku w Brukseli (B. d. R. 759/37).

— Spis przepisów belgijskich obowiązujących loników w Belgii (B. d. R. 761/37).

— Sygnalizacja nocna na lotnisku w Brukseli (B. d. R. 764/37 i N. f. L. 47/36 oraz 3/37).

— Uruchomienie, opis i plan radiolatarni do lądowania na lotnisku w Brukseli (Haren) — (N. f. L. 5/37).

8. **Brazylia.**

— Przepisy celne dotyczące żeglugi powietrznej (N. f. L. 47/36).

9. **Czechosłowacja.**

— Ukazał się 1-szy numer urzędowego lotniczego wydawnictwa Ministerstwa Robót Publicznych p.t. „Letecké zprávy—Bulletin de la navigation aérienne". Numer ten zawiera, oprócz wstępu i omówienia stanu obecnego ustawodawstwa lotniczego czeskosłowackiego, następujące przepisy i informacje, mające znaczenie dla lotników obcych przylatujących do obszaru Czechosłowacji lub przelatujących nad obszarem tego państwa: spis lotnisk celnych i instrukcję o kontroli samolotów.

— Rozkład pracy radiostacyj lotniczych (N. f. L. 46/36).

10. **Dania.**

— Światła lotnicze na lądowisku Lolland (Rodbyhawn) (B. d. R. 757/36).

— Ostre strzelanie w szeregu miejscowości nadmorskich i sygnały ostrzegawcze (B. d. R. 759/37 i 761/37 oraz N. f. L. 2/37).

11. **Egipt.**

— Odpowiedzialność za szkody poczynione statkom powietrznym na lotniskach (B. d. R. 757/36).

— Zniesienie strefy zakazanej pomiędzy Salloum a Aleksandrią (B. d. R. 761/37 i N. f. L. 46/36).

— Zniesienie ograniczeń w sprawie przewozu i używania aparatów fotograficznych na pokładzie statków powietrznych (B. d. R. 761/37).

— Szlaki lotu (N. f. L. 5/37).

— Przepisy ruchu na lotnisku Kair-Almaza (N. f. L. 5/37).

12. **Finlandia.**

— Przepisy ruchu na lotnisku w Helsinkach (N. f. L. 5/37).

13. **Francja.**

— Warunki lądowania na lotnisku Cuers-Pierrefeu (B. d. R. 757/36).

— Zmiana nazwy lotniska Landes-de Bussac na „Bedenac-Bussac" (B. d. R. 757/36).

— Sposób funkcjonowania radiolatarń na lotnisku Bourget-Dugny (B. d. R. 759/37).

— Uruchomienie próbne radiolatarni na lotnisku Lyon-Bren (B. d. R. 759/37 i N. f. L. 4/37).

— Przeszkody lotnicze w okolicy Bourges (Cher) (B. d. R. 759/37 i N. f. L. 2/37).

— Ustalenie nowych częstotliwości fal niektórych radiostacyj (B. d. R. 760/37).

— Nowa lista lotnisk celnych, anulująca poprzednie (B. d. R. 761/37 i 764/37).

— Przeszkoda na lotnisku St. Quentin-Roupy (B. d. R. 761/37).

— Plan urządzeń lotniskowych na lotnisku St.-Cyr (B. d. R. 762/37).

— Loty w chmurach do 31 maja 1937 r. w obrębie obszaru ograniczonego liniami łączącymi Istres, St. Raphael, Dijon, Clermont-Ferrand, Toulouse, Perpignan (B. d. R. 764/37).

— Przeszkoda na lotnisku Montpellier d'Or (B.d. R. 764/37).

— Przeszkody lotnicze w okolicy Les Andelys (Eure), linia wysokiego napęcia 32.000 v. (B. d. R. 764/37).

— Przepisy o prowadzeniu samolotów w czasie złej pogody (N. f. L.45/36).

— Opisy lotnisk Aix-Marseille, Abbi (Tarn) i Grenoble (N. f. L. 47/36).

— Korzystanie z lotnisk kolonialnych (N. f. L. 50/36).

— Opisy lotnisk Périgneux-Basillac i Rolampont (N. f. L. 51-52/36).

— Przeszkody koło Vannes-Meucon (N. f. L. 1/37).

14. **Grecja.**

— Taryfy opłat za korzystanie z lotnisk państwowych (B. d. R. 763/37).

15. **Gdańsk (W. M.).**

— Nowy tekst ustawy lotniczej (N. f. L. 48/36).

16. **Holandia.**

— Przepisy o przewozie i używaniu aparatów fotograficznych na pokładzie statków powietrznych (B. d. R. 759/37).

— Ustawa o wypadkach lotniczych (B. d. R. 759/37).

— Latarnia rozpoznawcza na lotnisku Waalhawen (B. d. R. 759/37).

— Porozumienie ze Szwajcarią o przewozie na pokładzie samolotów holenderskich przelatujących przez obszar Szwajcarii i odwrotnie krótkiej broni palnej i broni myśliwskiej (B. d. R. 760/37).

— Zawiadomienie o informatorze dla pilotów (B. d. R. 761/37).

— Przeszkody na lotnisku Schiphol (B. d. R. 761/37).

— Ognie graniczne na lotnisku Flessingue (B. d. R. 762/37).

— Planiki radiolatarń lotniczych w Amsterdamie i Rotterdamie (B. d. R. 764/37).

— Ograniczenie lotów koło rezydencji królowej (N. f. L. 49/36).

17. **Indie Bryt.**

— Nowy plan i opis lotniska w Delhi (B d. R. 757/36).

— Urządzenia oświetleniowe na lotnisku Akyab (B. d. R. 761/37).

— Urządzenia oświetleniowe na lotnisku Allahabad (B. d. R. 764/37).

— Przepisy o lotach nad osiedlami, przewozie i używaniu aparatów fotograficznych, strefach zakazanych itp. (N. f. L. 49/36).

— Strefa zakazana Singapore (N. f. L. 51-52/36).

18. **Islandia.**

— Uruchomienie i opis radiolatarni w Reykjanes (N. f. L. 6/37).

19. **Irlandia.** (Wolne Państwo).

— Reorganizacja służby meteorologiczno-lotniczej (B. d. R. 763/37).

20. **Irak.**

— Strefy zakazane (N. f. L. 1/37).

21. **Italia.**

— Układ z Holandią w sprawie eksploatacji linij komunikacji lotniczej (B. d. R. 763/37).

22. **Japonia.**

— Spis lotnisk celnych (B. d. R. 759/37).

23. **Kongo belg.**

— Miejsca przelotu granic i szlaki lotnicze (B. d. R. 760/37).

24. **Marokko.**

— Przepisy o lotach nad osiedlami (B. d. R. 757/36).

25. **Malaje (Fed.).**

— Zmiany przepisów w sprawie lotnisk otwartych do użytku publicznego i opłat za hangarowanie (B. d. R. 761/37).

26. **Niemcy.**

— Przeszkody przy lotnisku w Hamburgu i ich oświetlenie (B. d. R. 757/36 i 761/37 oraz N. f. L. 50/36 i 2/37).

— Zmiana położenia anten radiostacji nadawczej na lotnisku w Kolonii (B. d. R. 757/36 i N. f. L. 51-52/36).

— Nowe lotniska celne (B. d. R. 762/37 i N. f. L. 46/36).

— **Strefa zakazana pomiędzy Odrą a Wartą, koło bramy przelotowej na szlaku Poznań — Zbąszyń — Berlin** (B. d. R. 762/37 i N. f. L. 2/37).

— Urządzenia oświetleniowe na lotnisku w Gliwicach (B. d. R. 763/37 i N. f. L. 3/37).

— Rozkład służby — uzupełnienie (B. d. R. 764/37 i N. f. L. 51-52/36).

— Światła do lądowania na lotnisku Hannover (B. d. R. 764/37 i N. f. L. 5/37).

— Oświetlenie przeszkód na lotniskach w Kolonii i Krefeld (B. d. R. 764/37 i N. f. L. 6/37).

— Opis i plan lotniska Rhein-Mein koło Frankfurtu n/M. (N. f. L. 45/36 i N. f. L. 51-52/36).

— Charakterystyki nowej radiolatarni i radiostacji na lotniskach Reichenhall—Berchtesgaden (Ainring) i Stuttgart-Böblingen (N. f. L. 46/36).

— Charakterystyki i mapka świateł na szlaku Berlin — Wrocław — Gliwice (N. f. L. 46/36).

— Charakterystyka radiolatarni na lotnisku München-Oberwiesenfeld (N. f. L. 48/36).

— Strzelanie w Swinemünde (N. f. L. 48/36).

— Umowa o żegludze powietrznej z Grecją (N.f. L. 50/36).

— Uzupełnienie listy lotnisk otwartych do użytku publicznego (N. f. L. 51-52/36).

— Ostre strzelanie w różnych miejscowościach Niemiec (N. f. L. 51-52/36, 1/37, 3/37, 5/37 i 6/37).

— Godziny wykonywania służby celnej na lotniskach celnych niemieckich (N. f. L. 2/37).

— Przepisy o uzyskiwaniu pozwolenia na dokonywanie zdjęć lotniczych (N. f. L. 3/37).

— Przepisy o służbie ochrony bezpieczeństwa lotniczego — zmiany i uzupełnienia (N. f. L. 2/37).

— Wykonywanie lotów ślepych (N. f. L. 4/37).

— Przepisy o bezpieczeństwie lotów — uzupełnienie, mapka stref niebezpiecznych, zakazanych itp. (N. f. L. 4/37).

— Opis lotniska wodnego Wese-Seeflughafen (N. f. L. 5/37).

— Uzupełnienie przepisów o budowie samolotów (N. f. L. 6/37).

— **Ograniczenie przelotów tranzytowych:**

Zgodnie z postanowieniami ustawy lotniczej Rzeszy Niemieckiej w nowym brzmieniu oraz postanowieniami rozporządzenia wykonawczego do tej ustawy z dn. 21 sierpnia 1936 r. (w szczególności § 104) wszystkie statki powietrzne obce przelatujące przez Niemcy tranzytem obowiązane są do lądowania na jednym z lotnisk komunikacyjnych paszportowo-celnych. Przelot nad Niemcami bez lądowania może mieć miejsce jedynie tylko na zasadzie specjalnego pozwolenia Ministerstwa Lotnictwa Rzeszy Niemieckiej, uzyskiwanego za pośrednictwem niemieckich placówek dyplomatycznych w państwach obcych. (Komunikat specjalny Ambasady Rzeszy Niemieckiej w Warszawie).

27. **Norwegia.**

— Strefy zakazane dla żeglugi powietrznej (B .d. R. 759/37).

28. **Nowa Zelandia.**

— Zmiany regulaminu ruchu lotniczego (B. d. R. 761/37).

29. **Republika Dominikańska.**

— Przepisy o lotach nad osiedlami (B. d. R. 757/36).

30. **Rodezja Półn.**

— Uzupełnienie przepisów o ruchu lotniczym, szlaki lotnicze (B. d. R. 761/37).

31. **Rodezja Południ.**

— Szlaki lotnicze, strefy zakazane itp. (N. f. L. 51-52/36 i 1/37).

32. **Salwador.**

— Przepisy o lotach nad osiedlami (B. d. R. 757/36).

33. **Somali Bryt.**

— Regulamin ruchu lotniczego (B. d. R 762/37).

34. **St. Zjedn. Am. Półn.**

— Znaki na samolotach straży przybrzeżnej (N. f. L. 51-52/36).

35. **Szwajcaria.**

— Pouczenie o dokonywaniu lotów zagranicą (N. f. L. 45/36).

— Przepisy o lotach nad osiedlami (N. f. L. 45/36).

— Spis lotnisk otwartych do użytku publicznego (N. f. L. 45/36).

36. **Szwecja.**

— Rozkład nadawania meteogramów dla służby lotniczej (B. d. R. 759/37).

— Godziny strzelania na poligonie w Karskoga (B. d. R. 759/37).

— Uzupełnienie przepisów o przewozie i używaniu aparatów fotograficznych na pokładzie statków powietrznych (B. d. R. 760/37).

— Spis obowiązujących w dn. 1.I. 1937 zarządzeń dla lotników (B. d. R. 761/37).

— Opisy i rozkład pracy radiostacyj lotniczych (B. d. R. 763/37).

— Służba lotniczo-meteorologiczna na lotnisku Stockholm — Bromma (N. f. L. 3/37).

37. **Sudan (angielsko-egipski).**

— Pozwolenia na przelot lotniczek przez obszar Sudanu (B. d. R. 757/36).

— Przepisy ruchu lotniczego (N. f. L. 49/36).

38. **Tunis.**

— Przepisy o lotach nad osiedlami (B. d. R. 757/36).

39. **Turcja.**

— Obowiązkowe szlaki lotu nad cieśninami (B. d. R. 764/37).

— Strefy zakazane:

1) **w cieśninie Dardanelskiej.**

a) **w Anatolii:** na zachód od linii ciągnącej się od granicy dawnej strefy zdemilitaryzowanej w Karaburun, wzdłuż tej granicy do Sivrice Burun, następnie przez miejscowość Celtik, w odległości 14 km na północny zachód od Bayramic, dalej na wschód przez Erine, po czym na zachód od Ayracik.

b) **w strefie Rumelii:** na południe od linii, która ciągnie się na północ od Evrese w odległości 5 km na zachód od Sarköy do jeziora Tuzla i przechodzi w kierunku południowym od Yerlisu i zachodnim od Ibrice Burun.

c) **Wyspy Marmara:** Pasa Liman, Ekinlik, Arsar, grupa małych wysp sąsiednich na morzu Marmara, wyspa Bozsca-Ada i Imroz, jak również grupa wysp Küçük Tarsan i grupa małych wysp w Zatoce Saroz.

2) **w cieśninie Bosforskiej.**

a) **w strefie Anatolii** — na zachód od linii ciągnącej się tuż na północ od Servi Burun, tj. od strony północnej miejsca ze zbiornikami nafty przez północną stronę Karakulak i przez wioskę Ali Bahadir (włączona) i Karaburun (włączona),

b) **w strefie Rumelii:** Linią, która rozpoczyna się tuż przy brzegu Yeni Mahalie i która dochodzi do Kisirikaya przez Zekeriya Köyü (komunikat specjalny Rządu Tureckiego).

40. **Unia Połudn. Afr.**

— Spis lotnisk zamkniętych do użytku publicznego (B. d. R. 759/37).

— Uzupełnienie regulaminu ruchu lotniczego (B. d. R. 762/37).

41. **Watykan.**

— Zakaz dokonywania przelotów nad terytorium Watykanu (B. d. R. 757/36 i N. f. L. 5/37).

42. **Z. S. S. R.**

— Strefy zakazane dla żeglugi powietrznej (B. d R. 759/37).

43. **Zanzibar.**

— Opis lotniska Chake-Chake (B. d. R. 760/37).

Nr L/II/311/4/37.

USTAWA

z dnia 23 stycznia 1937 r.

o ochotniczych lotach ćwiczebnych.

Art. 1. (1) Żołnierze-piloci rezerwy, którzy posiadają przydział do rezerwy lotnictwa wojska lub marynarki wojennej, mogą — o ile nie przekroczyli 40 lat życia — odbywać poza okresem obowiązkowych ćwiczeń rezerwy ochotnicze loty ćwiczebne w charakterze pilotów wojskowych.

(2) Prawo, określone w ust. (1), nie służy tym żołnierzom-pilotom rezerwy, którzy z tytułu swych zajęć zawodowych lub zarobkowych wykonywają czynności pilotów (cywilni piloci komunikacyjni, piloci oblatujący aparaty lotnicze itp.).

Art. 2. Żołnierze-piloci rezerwy podlegają w czasie odbywania ochotniczych lotów ćwiczebnych wojskowym przepisom służbowym i dyscyplinarnym oraz przepisom prawa karnego wojskowego w tym samym zakresie, jak podczas odbywania obowiązkowych ćwiczeń rezerwy.

Art. 3. Za każdy dzień służby w czasie odbywania ochotniczych lotów ćwiczebnych żołnierze-piloci rezerwy otrzymują wynagrodzenie w wysokości:

1) oficerowie 8 zł,

2) podoficerowie 6 zł,

3) starsi szeregowcy i szeregowcy 3 zł.

Art. 4. (1) Prócz wynagrodzenia dziennego żołnierze-piloci rezerwy otrzymują za ochotnicze loty ćwiczebne, wykonane w ilości i na warunkach, określonych przez Ministra Spraw Wojskowych w drodze rozporządzenia — dodatek lotniczy, płatny półrocznie z dołu, w wysokości:

	oficerowie	podoficerowie, starsi szeregowcy i szeregowcy
	półrocznie	
piloci rez., zaliczeni do I kl. pilotów	250 zł	180 zł
piloci rez., zaliczeni do II kl. pilotów	200 zł	160 zł
piloci rez., zaliczeni do III kl. pilotów	170 zł	140 zł
piloci rez., przed zaliczeniem do III kl. pilotów .	150 zł	120 zł.

(2) Przy obliczaniu dodatku lotniczego półrocza liczy się następująco:

półrocze I — czas od 1 maja do 31 października,

półrocze II — czas od 1 listopada jednego roku do 30 kwietnia roku następnego.

(3) Sposób liczenia półroczy, określony w ust. (2), obowiązuje od dnia 1 listopada 1937 r.

(4) Czas od 1 stycznia 1937 r. do 31 października 1937 r. uważany będzie za pierwsze półrocze r. 1937/38.

Art. 5. (1) Wysokość dodatku lotniczego, określona w art. 4, obowiązuje od dnia 1 stycznia 1937 r.

(2) Dodatek lotniczy za półrocze, rozpoczęte w dniu 1 lipca 1936 r., wypłacony będzie w wysokości, jaką określały przepisy w dniu tym obowiązujące.

Art. 6. Żołnierze-piloci rezerwy podczas latania korzystają bezpłatnie z ekwipunku lotniczego, stanowiącego własność Skarbu Państwa.

Art. 7. Szeregowcy i starsi szeregowcy, a w miarę możności także podoficerowie, piloci rezerwy otrzymują w czasie odbywania ochotniczych lotów ćwiczebnych zakwaterowanie w formacji lotniczej, w której odbywają loty.

Art. 8. Żołnierzom-pilotom rezerwy, zamieszkałym poza miejscem postoju formacji lotniczej, w której mają odbywać lub odbywają ochotnicze loty ćwiczebne, służy prawo przejazdu na koszt Skarbu Państwa koleją lub innym najtańszym środkiem lokomocji według zasad, obowiązujących przy podróżach służbowych żołnierzy w czynnej służbie z miejsca zamieszkania do miejsca postoju formacji lotniczej i z powrotem, najwyżej jednak 6 razy w ciągu jednego półrocza (art. 4 ust. (2)).

Art. 9. (1) Odbywanie ochotniczych lotów ćwiczebnych będzie uważane za równoznaczne z pełnieniem służby wojskowej w rozumieniu przepisów, dotyczących zaopatrzenia inwalidzkiego.

(2) Ponadto w razie śmierci żołnierza-pilota rezerwy, spowodowanej wypadkiem lotniczym podczas odbywania ochotniczych lotów ćwiczebnych, rodzinie zmarłego służy prawo do jednorazowego zasiłku pośmiertnego, który wynosi:

a) dla rodziny oficera — 1.500 zł,

b) dla rodziny podoficera, starszego szeregowca i szeregowca — 1.000 zł.

(3) Jeżeli zmarły nie pozostawił rodziny, należy się osobom, które poniosły koszty pogrzebu, zwrot udowodnionych wydatków do wysokości zasiłku pośmiertnego.

Art. 10. Z dniem wejścia w życie ustawy niniejszej tracą moc obowiązującą:

1) rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6 marca 1928 r. o ochotniczych lotach ćwiczebnych (Dz. U.R.P. Nr 27, poz. 246),

2) rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 października 1932 r. w sprawie zmiany rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6 marca 1928 r. o ochotniczych lotach ćwiczebnych (Dz. U. R. P. Nr 87, poz. 739).

Art. 11. Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrowi Spraw Wojskowych.

Art. 12. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki*
Prezes Rady Ministrów: *Sławoj Składkowski*
Minister Spraw Wojskowych: *Kasprzycki*

(Przedruk z D. U. R. P. Nr 6, poz. 48).

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

z dnia 29 stycznia 1937 r.

o przygotowaniu w czasie pokoju obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej Państwa.

Na podstawie art. 5 i 6 ustawy z dnia 15 marca 1934 r. o obronie przeciwlotniczej i przeciwgazowej (Dz. U. R. P. Nr 80, poz. 742) oraz art. 3 i 4 dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 4 lipca 1936 r. o ustanowieniu Inspektora Obrony Powietrznej Państwa (Dz. U. R. P. Nr 52, poz. 368) zarządza się co następuje:

§ 1. (1) Obowiązek zabezpieczenia siebie i swoich najbliższych oraz ochrony swego mienia przed napadami z powietrza ciąży na każdym obywatelu.

(2) Władze drogą zarządzeń nadają kierunek niezbędnym w tym celu czynnościom, a korzystając ze współpracy z powołanymi organizacjami społecznymi (§ 11, 12, 13, 14, 15) ułatwiają obywatelom spełnienie ciążącego na nich obowiązku.

§ 2. Zarządzenia władz w zakresie przygotowań obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, skierowane bądź do ogółu, bądź do określonej grupy osób, mają moc tytułu wykonawczego w rozumieniu art. 14 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu przymusowym w administracji (Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 342).

§ 3. (1) Kierownictwo i zwierzchni nadzór nad przygotowaniem w czasie pokoju obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej Państwa sprawuje Inspektor Obrony Powietrznej Państwa, współpracując z Ministrem Spraw Wojskowych.

(2) Inspektor Obrony Powietrznej Państwa sprawuje swe czynności z ramienia Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych.

§ 4. Inspektor Obrony Powietrznej Państwa:

1) ustala zasady oraz wytyczne przygotowania w czasie pokoju obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej Państwa, tudzież kontroluje stan tego przygotowania;

2) wydaje wytyczne w formie zarządzeń i instrukcyj mających moc obowiązującą dla wszystkich władz przygotowujących obronę przeciwlotniczą i przeciwgazową;

3) uzgadnia poczynania władz w zakresie przygotowania obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej;

4) koordynuje zamierzenia budżetowe władz z zakresu obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej;

5) daje wytyczne władzom nadzorczym stowarzyszeń społecznych, współdziałających w przygotowaniu obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, w zakresie dysponowania budżetami tych stowarzyszeń.

§ 5. W ramach wytycznych, ustalonych przez Inspektora Obrony Powietrznej Państwa, przygotowują obronę przeciwlotniczą i przeciwgazową:

1) Minister Spraw Wojskowych co do:
a) organów terytorialnych jemu podporządkowanych,
b) obiektów przemysłowych, których wytwórczość wojenną przygotowuje ministerstwo;

2) Minister Spraw Wewnętrznych co do:
a) ogółu ludności, z wyjątkami wynikającymi z innych przepisów paragrafu niniejszego,
b) osiedli i obiektów budowlanych, z wyjątkiem obiektów administrowanych przez innych ministrów,
c) zakładów użyteczności publicznej,
d) obiektów przemysłowych, których wytwórczość wojenną przygotowuje ministerstwo,
e) wszystkich budowli publicznych i prywatnych pod względem zasad budowlanych;

3) Minister Komunikacji co do:
a) obiektów i urządzeń komunikacyjnych,
b) obiektów przemysłowych, których wytwórczość wojenną przygotowuje ministerstwo;

4) Minister Poczt i Telegrafów co do:
a) sieci telekomunikacyjnej dla celów obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej,
b) obiektów przemysłowych, których wytwórczość wojenną przygotowuje ministerstwo;

5) Minister Przemysłu i Handlu co do wszystkich obiektów przemysłowych nie przewidzianych w innych punktach paragrafu niniejszego;

6) Minister Opieki Społecznej co do ratownictwa i lecznictwa sanitarnego;

7) Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego co do nauczania w szkolnictwie oraz badań naukowych w szkolnictwie i zakładach naukowych;

8) Minister Rolnictwa i Reform Rolnych co do:
a) ratownictwa i lecznictwa weterynaryjnego,

b) dostosowania gospodarki rolnej i leśnej do potrzeb obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej,

c) ochrony płodów rolnych,

d) obiektów przemysłowych, których wytwórczość wojenną przygotowuje ministerstwo;

9) Minister Skarbu co do obiektów przemysłowych i instytucyj, które przygotowuje na wypadek wojny;

10) wszyscy ministrowie co do podległych im i nadzorowanych:

a) personelu,

b) obiektów,

c) urządzeń technicznych i przedmiotów użytkowych.

§ 6. (1) Na podstawie zarządzeń i instrukcyj wydanych przez właściwych ministrów (§ 5) obronę przeciwlotniczą i przeciwgazową przygotowują właściwe władze II instancji, przy czym wojewodowie działają w ramach swoich uprawnień wynikających z przepisów o organizacji i zakresie działania władz administracji ogólnej.

(2) Kierownictwo i nadzór w dziedzinie realizacji przygotowań obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej sprawują dowódcy okręgów korpusów, każdy w swoim okręgu, lub inne władze wojskowe, wyznaczone specjalnie przez Ministra Spraw Wojskowych, na podstawie rozkazów Ministra Spraw Wojskowych i w ramach zarządzeń i instrukcyj właściwych ministrów w myśl ust. (1) paragrafu niniejszego.

(3) Minister Spraw Wewnętrznych jest uprawniony do przekazywania przygotowania obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej (§ 5 pkt 2)) władzom samorządu terytorialnego, zaś Minister Opieki Społecznej (§ 5 pkt 6)) instytucjom ubezpieczeń społecznych.

§ 7. (1) Dla celów wykonania zadań obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej służą organa obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

(2) Organizację, zasady działania i wyszkolenia tych organów ustalają właściwi ministrowie w myśl wytycznych Inspektora Obrony Powietrznej Państwa.

§ 8. (1) Organa obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej mają być zaopatrzone w sprzęt i środki, potrzebne do sprawowania swych czynności.

(2) Ludność ma być wyposażona w sprzęt i środki, potrzebne do jej zabezpieczenia przed napadami z powietrza.

§ 9. (1) Właściwi ministrowie (§ 7 ust. (2)):

1) określą rodzaj środków i sprzętu, w jaki mają być wyposażone organa obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej;

2) wydadzą instrukcje techniczne, dotyczące sposobu użycia tych środków i sprzętu.

(2) Rodzaj sprzętu i środków, potrzebnych do zabezpieczenia podległego sobie personelu, określają właściwi ministrowie (§ 5 pkt 10)).

(3) Rodzaj sprzętu i środków tej kategorii dla pozostałej ludności określa Minister Spraw Wewnętrznych.

§ 10. (1) Zaopatrzenie organów obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej w sprzęt i środki należy do obowiązków władz, instytucyj i osób, przez które dany organ został zorganizowany, a odbywa się na podstawie zarządzeń właściwej władzy.

(2) Zaopatrzenie podległego personelu w sprzęt i środki, służące do jego zabezpieczenia, należy do obowiązków danej władzy lub instytucji.

(3) Zaopatrzenie pozostałej ludności w sprzęt i środki tej kategorii należy do obowiązków ludności (§ 1), stosownie do zarządzenia władzy.

§ 11. (1) W przygotowaniu obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej współpracują z władzami i ludnością stowarzyszenia społeczne, powołane do tego w myśl swoich statutów.

(2) Stowarzyszenia te wykonują zarządzenia właściwego ministra, nadzorującego stosownie do odpowiednich przepisów prawnych działalność danego stowarzyszenia.

§ 12. Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w szczególności:

1) organizuje i przeprowadza uświadamianie ludności co do potrzeb i sposobu obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej;

2) organizuje, szkoli i zaopatruje organa obrony;

3) bierze udział w pokrywaniu kosztów przygotowań obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

§ 13. Polski Czerwony Krzyż w szczególności:

1) współpracuje z władzami w organizowaniu ratownictwa i lecznictwa;

2) organizuje, szkoli i zaopatruje organa ratowniczo-sanitarne i lecznicze;

3) bierze udział w pokrywaniu kosztów przygotowań ratownictwa i lecznictwa sanitarnego obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

§ 14. Związek Straży Pożarnych w szczególności:

1) współpracuje z władzami przy organizowaniu akcji przeciwpożarowej;

2) organizuje, szkoli i zaopatruje organa akcji przeciwpożarowej.

§ 15. Inne stowarzyszenia społeczne mogą współdziałać w przygotowaniu obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej w ramach przepisów swych statutów oraz w myśl zarządzeń władz.

§ 16. Ulgi w opłatach i daninach państwowych z tytułu świadczeń pieniężnych i rzeczo-

wych na rzecz obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej ustalają osobne przepisy.

§ 17. Wykonanie rozporządzenia niniejszego porucza się wszystkim ministrom, każdemu we właściwym mu zakresie działania.

§ 18. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów i
Minister Spraw Wewnętrznych:
Sławoj Składkowski
Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*
Minister Spraw Wojskowych: *Kasprzycki*
Minister Skarbu: *E. Kwiatkowski*
Minister Sprawiedliwości: *W. Grabowski*
Minister Wyznań Religijnych
i Oświecenia Publicznego:
W. Świętosławski
Minister Rolnictwa i Reform Rolnych:
J. Poniatowski
Minister Przemysłu i Handlu: *Antoni Roman*
Minister Komunikacji: *Ulrych*
Minister Opieki Społecznej:
Marian Zyndram-Kościałkowski
Minister Poczt i Telegrafów: *E. Kaliński*

(Przedruk z D. U. R. P. Nr 10, poz. 73).

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA POCZT I TELEGRAFÓW

z dnia 19 grudnia 1936 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Komunikacji o pełnieniu służby telegraficznej przez radiostacje lotniskowe i lotnicze w zakresie obsługi pasażerów statków powietrznych.

Na podstawie art. 20 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie (Dz. U. R. P. z r. 1933, Nr 63, poz. 481) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wprowadza się komunikację telegraficzną ze statkami powietrznymi regularnej komunikacji lotniczej z miast odlotu i przylotu danego statku oraz ze statków powietrznych do wszystkich miejscowości w kraju i zagranicą.

§ 2. Telegramy lotnicze można nadawać na statkach powietrznych oraz w urzędach telefoniczno - telegraficznych (telekomunikacyjnych i pocztowo-telekomunikacyjnych) miast odlotu i przylotu statku.

§ 3. Komunikacja telegraficzna między urzędami telefoniczno-telegraficznymi, (telekomunikacyjnymi i pocztowo-telekomunikacyjnymi) a statkami powietrznymi i odwrotnie odbywa się za pośrednictwem radiostacyj lotniskowych.

§ 4. Telegram nadany na statku powietrznym, jeśli nie mógł być przesłany drogą radiotelegraficzną w czasie lotu uważa się za niedoręczalny, a opłatę pobraną zwraca się nadawcy na jego żądanie.

Telegram, który nie mógł być przesłany drogą radio-telegraficzną na statek powietrzny przesyła się według dodatkowego adresu lądowego, a w braku tegoż, zawiadamia się nadawcę o niedoręczeniu telegramu.

O nie przesłaniu telegramu na statek powietrzny radio-stacja lotniskowa zawiadamia notą służbową urząd nadania telegramu.

§ 5. Telegramy lotnicze, adresowane na statki powietrzne zaopatruje się z urzędu napisem: „Lotniczy".

§ 6. Należność za pośrednictwo radiostacji lotniskowej w przekazywaniu telegramów (taksa lotniskowa) wynosi 20 groszy, a należność radiostacji lotniczej (taksa pokładowa) 15 groszy od wyrazu.

§ 7. Rozrachunki między przedsiębiorstwami „Polska Poczta, Telegraf i Telefon", „Polskie Koleje Państwowe" i „Polskie Linie Lotnicze „Lot" będą dokonywane zgodnie z postanowieniami zarządzenia Ministra Poczt i Telegrafów z dnia 6 grudnia 1933 r. (Dz. Urz. Min P. i T. Nr 26) o instrukcji rachunkowej za wymianę radiotelegraficzną.

Miesięczne wykazy wraz z materiałem rozrachunkowym przesyłają radiostacje lotnicze przedsiębiorstwu „Polskie Linie Lotnicze", które po sprawdzeniu odsyła je Izbie Kontroli Rachunkowej Poczty i Telekomunikacji w Bydgoszczy.

Radiostacje lotniskowe przesyłają wykazy bezpośrednio Izbie Kontroli Rachunkowej Poczty i Telekomunikacji w Bydgoszczy.

§ 8. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1937 r.

Minister Poczt i Telegrafów:
(—) **E. Kaliński.**

(Przedruk z Dz. Urz. Min. Poczt i Telegrafów z 1936 r. Nr 30, poz. 59).

Obwieszczenie Ministerstwa Komunikacji

Nr L. IV/919/29/36

z dnia 11 grudnia 1936 r.

w sprawie otwarcia do użytku publicznego lotniska w Stanisławowie.

Niniejszym podaje się do wiadomości, że na zasadzie ustępu (1) § 21 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie oraz o warunkach zakładania, urządzenia i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R.

P. Nr 18, poz. 142), Ministerstwo Komunikacji zarządziło otwarcie do ruchu publicznego lotniska w Stanisławowie z dniem 11 grudnia 1936 r.

Do niniejszego obwieszczenia dołącza się opis lotniska, mapę topograficzną i plan sytuacyjny.

p. o. Dyrektora Departamentu:

(—) **Inż. F. Wieden,**
Podpułkownik Pilot.

STANISŁAWÓW.

Własność: gminy miejskiej, dzierżawione przez Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Położenie: województwo stanisławowskie, powiat stanisławowski, szerokość geograficzna 48°04', długość geograficzna 24°43', wysokość n. p. m. 273 m.

Położenie względem miasta: na południe-zachód od miasta Stanisławowa, w odległości 3 km od środka miasta.

Cechy szczególne otoczenia lotniska: z północy: zabudowania kolonii „Dąbrowa"; ze wschodu otwarte pole i droga bita Stanisławów — Opryszowce; z południa: droga gruntowa Krechowce — Opryszowce; z zachodu: wieś Krechowce i droga bita do Radczy.

Przeszkody: północno-wschód w odległości 1.100 m komin rzeźni miejskiej.

Znaki orientacyjne dzienne: w środku pola wzlotów białe koło z napisem „Stanisławów", granice pola wzlotów oznaczone białymi prostokątami w odstępach 100 m.

Znaki orientacyjne nocne: z północo wschodu oświetlenie miasta Stanisławów.

Wymiary pola wzlotów: koło o średnicy 600 m

Rodzaj i charakter nawierzchni: podglebie gliniaste, nieprzepuszczalne, nawierzchnia porosła trawą i koniczyną.

Wymiary wrót hangaru: 24,2×4,4 m.

Zaopatrzenie: materiały pędne w mieście, smary w mieście, woda na miejscu.

Pomieszczenia dla pasażerów: 2 pokoje gościnne na miejscu; restauracja: w mieście.

Połączenia telefoniczne: Zarząd lotniska 729 (Wojewódzki Okrąg LOPP.).

Urząd Pocztowy: Stanisławów, ul. Gosławskiego.

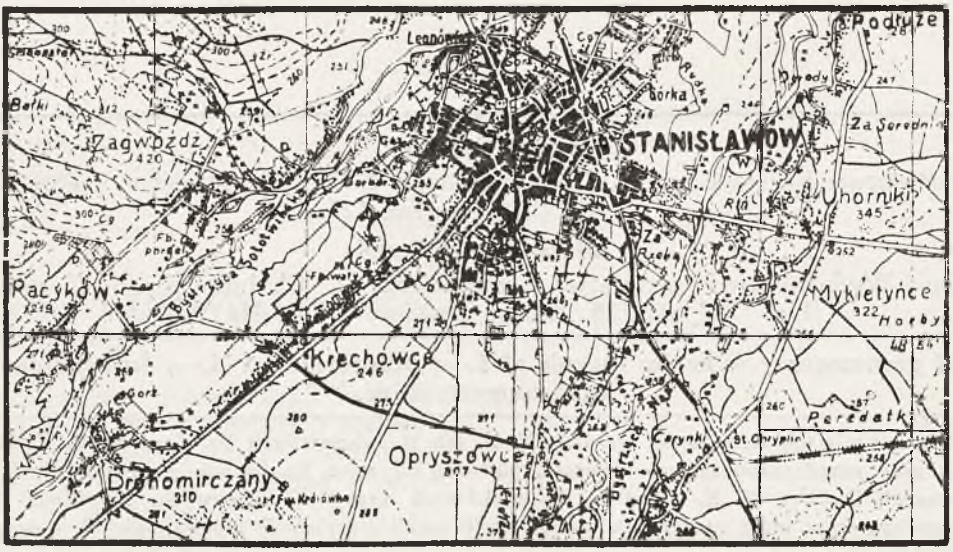
Urząd Telegraficzny: Stanisławów, ul. Gosławskiego.

Posterunek Policji Państwowej: Stanisławów, ul. Kamińskiego 4, w odległości 3.

Telefon: w mieście.

Pomoc lekarska: w mieście.

(Przedruk z Monitora Polskiego Nr 11, poz. 19).



1:100.000



1:20.000

Adres Redakcji:

Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552.00, wewn. 127.

Adres Administracji:

Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 88914 10.III.37. 2000.